SOMMAIRE SR4

CONSIGNES DE SECURITE 3

RECEPTION

1- RECEPTION DE VOTRE SR4 4

2- OUTILLAGE DE MONTAGE 5

3- PRODUITS D'ENTRETIEN 5

ORDRE DE MONTAGE 6

4- MONTAGE DE LA COLONNE ET DU VOLANT 7-8

5- MONTAGE DU RESERVOIR ET RECUPERATEUR 9

6- MONTAGE DU SIEGE ET RAIDISSEURS 10-12

7- MONTAGE DES CARROSSERIES KG UNICO 13-15

8- MONTAGE DES CARROSSERIES SODI 16-19

9- DEMARRAGE DE VOTRE SR4 20

REGLAGES STANDARD

10- TABLEAU DES REGLAGES STANDARD 21

11- REGLAGE DU TRAIN AVANT 22-27

12- REGLAGE TRAIN ARRIERE 28-30

13- REGLAGE DU SIEGE 31

ENTRETIEN

14- LES PNEUS 32-33

15- REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREINS 34

16- PURGE DES FREINS 35

17- NETTOYAGE CHASSIS 36

18- RECAPITULATIF D'ENTRETIEN 37

19- DEPISTAGE DES PANNES 38

Vous avez décidé d'acquérir un châssis SODI ; nous tenons à vous remercier de la confiance que vous nous témoignez.

Votre SR4 a été développé dans un souci de performance et de sécurité.

Il est issu de l'expérience de SODIKART et des dernières recherches au plus haut niveau de la compétition.

Ce manuel contient des instructions pour monter et entretenir votre matériel dans les règles de l'art. La sécurité sur une piste de karting est une affaire individuelle et collective à la fois : prendre soin de votre SR4 est le premier garant de votre sécurité et de celle des autres pilotes.

Le manuel contient également des recommandations de réglages.

Elles ont pour but de vous permettre d'exploiter tous le potentiel du SR4.

Sportivement,

CONSIGNES DE SECURITE.

Le kart SR4 a été conçu pour le loisir et la haute compétition.

Sa conception, en conformité avec les règlements de la **CIK / FIA** en vigueur. assure une sécurité optimum dans des conditions normales d'utilisation.

Les performances exigent que le matériel soit à tous moments en parfait état de fonctionnement.

- **Pour votre sécurité et celle des autres pilotes, respecter scrupuleusement:**

- Les instructions de montage.
- Les instructions de réglage.
- Les instructions d'entretien périodique.

- **Attacher une attention particulière aux indications précédées des mentions suivantes.**

NOTE : Fournit des informations utiles.

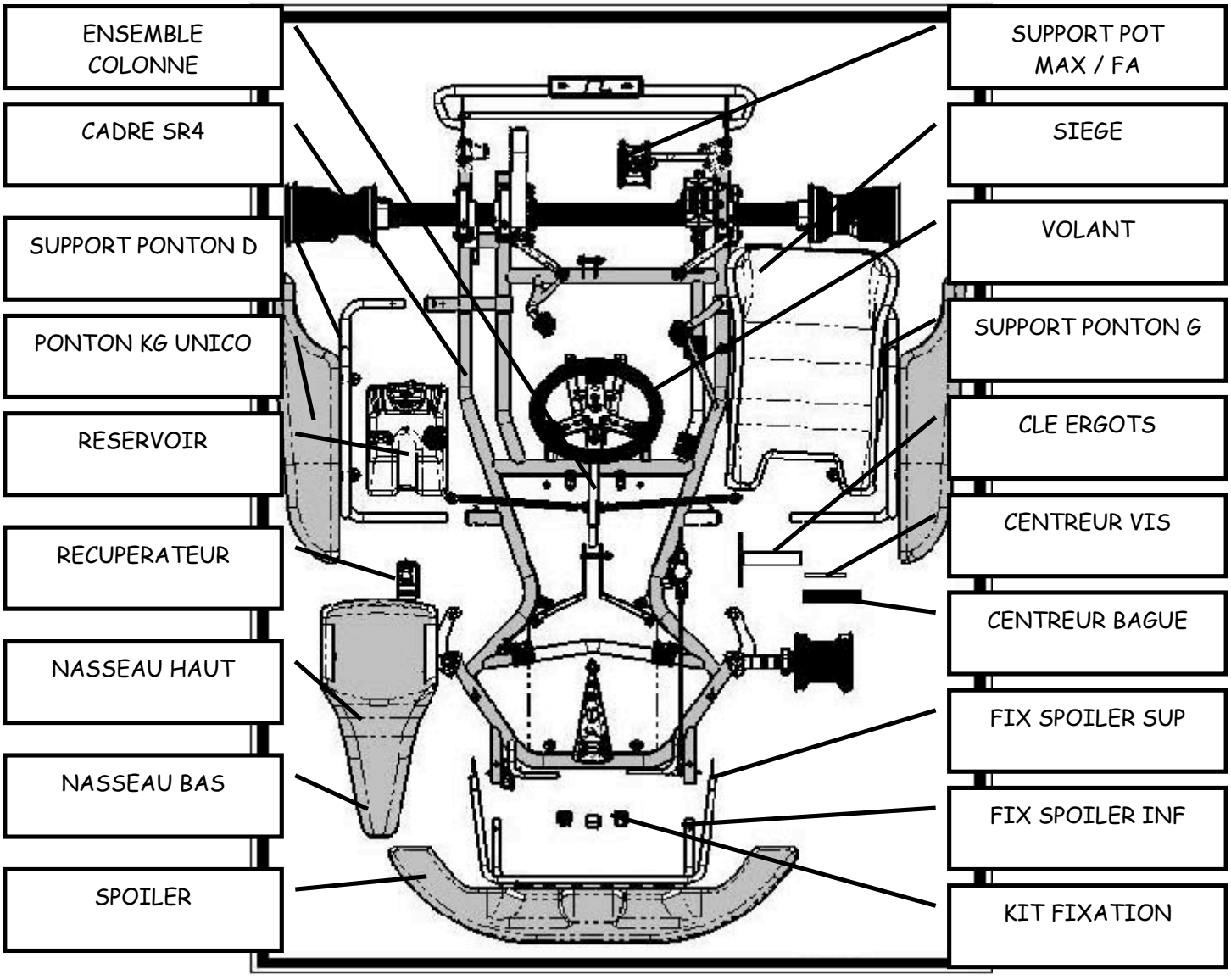
ATTENTION : **Signale une forte possibilité de blessures corporelles graves si les instructions ne sont pas suivies.**

- En cas de problème ou pour toutes questions concernant votre châssis, prenez conseil auprès du réseau **SODIKART**

ATTENTION

- **Le châssis Sodi est conçu pour assurer un service fiable dans des conditions normales d'utilisation. Avant d'utiliser ce kart, veuillez lire et assimiler le contenu de ce manuel. A défaut, vous vous exposeriez à des dommages et une usure prématurée de l'équipement.**
- **Le châssis Sodi doit être utilisé uniquement sur une piste homologuée.**
- **Toujours effectuer les contrôles préliminaires avant de mettre le kart en circulation sur la piste. Il vous sera ainsi possible d'éviter un accident ou des dommages à l'équipement.**
- **Avant la mise en route, pour éviter tous risques d'incendie, placer le kart à au moins un mètre des bâtiments. Ne jamais placer d'objets inflammables près du kart.**
- **Si de l'essence a été renversée, bien nettoyer et attendre que les vapeurs d'essence se soient dissipées avant de mettre le kart en circulation sur la piste.**
- **Les enfants et les animaux domestiques doivent être tenus à distance du kart et de la piste.**
- **Ne jamais laisser quiconque utiliser le kart sans de bonnes instructions et les protections adéquates.**

1- RECEPTION DE VOTRE CHASSIS SR4



NOTE :

A la réception de votre châssis contrôler la présence des éléments ci dessus

POUR LES REFERENCES VOUS REPORTER A L'ECLATE.

2-OUTILLAGE DE MONTAGE ET DE REGLAGE

DESIGNATION	DIAM		REFERENCE
- Clé allen en T	diam. 4		OU 911.002
- Clé allen en T	diam. 5		OU 911.003
- Clé allen en T	diam. 6		OU 911.004
- Clé allen en T	diam. 8		OU 911.005
- Clé en T creuse	diam. 8		OU 912.004
- Clé en T creuse	diam. 10		OU 912.001
- Clé en T creuse	diam. 11		OU 912.002
- Clé en T creuse	diam. 13		OU 912.003
- Clé à ergots	M20	fournie avec le châssis	OU 914.003
- Centreur bagues	Moyeux	fourni avec le châssis	OU 931.007
- Centreur vis	Fusée	fourni avec le châssis	OU 931.006

3- PRODUITS D'ENTRETIEN

- Nettoyant kart : (peinture - plastique) : **LU 832.007**
- WD 40 **LU 833.003**
- Graisse à chaîne. **LU 822.002**

NOTE :

POUR D'AUTRES OUTILS, ACCESSOIRES ET EQUIPEMENTS, CONSULTEZ LE CATALOGUE ITAKA

ORDRE DE MONTAGE ET INSTRUCTIONS

COLONNE ET VOLANT (chapitre 4).

RESERVOIR ET RECUPERATEUR (chapitre 5).

SIEGE ET RAIDISSEURS (chapitre 6).

CARROSSERIES KG UNICO (chapitre 7).

CARROSSERIES SODI (chapitre 8).

NOTE :

PRECAUTIONS ET PRECONISATIONS :

Ne serrez pas excessivement vis et / ou écrous

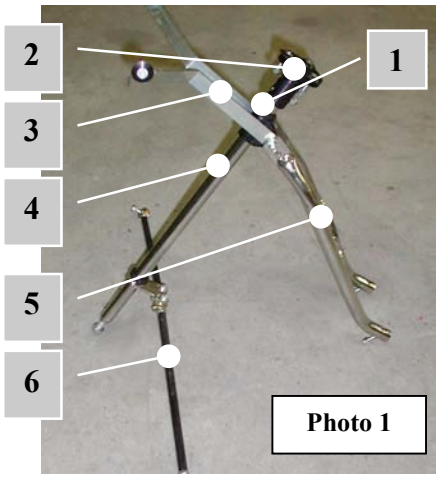
Couple de serrage : diam. 6 = 1 à 1,2 m.kg
Couple de serrage : diam. 8 = 1,2 à 2.37m.kg
Couple de serrage : diam. 10 = 2.37 à 4.77m.kg

Pour les vis sans écrou, 1 goutte de frein filet faible(**LU 861.001**)

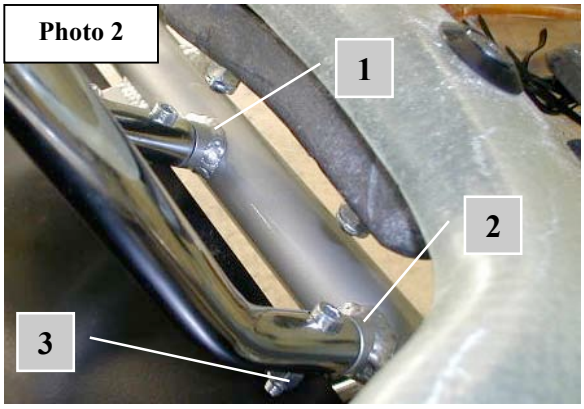
Graisser les éléments tournants, palier de direction , câble de gaz, rotules….

4- MONTAGE DE L'ENSEMBLE COLONNE ET VOLANT.

L'ENSEMBLE SE COMPOSE :

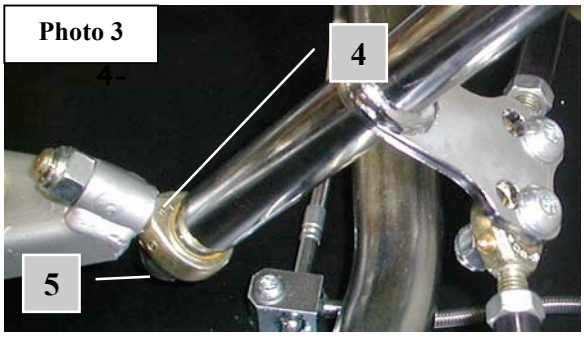


- D'un support plastique (1).
- D'un support volant (2).
- De deux pattes nasseau (3).
- D'une colonne (4).
- D'un support colonne (5).
- De deux biellettes + rotules (6).
- **Relever l'ensemble colonne comme sur la photo 1.**



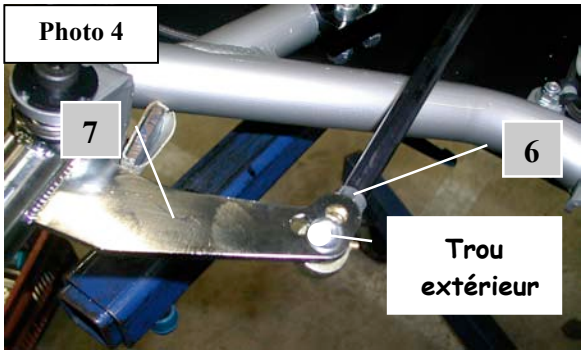
4.1 MONTAGE SUPPORT COLONNE (PHOTO 2)

- Prendre l'ensemble et positionner le support de colonne dans les deux canons (1) et (2).
- Passer les vis Chc M6x30 (3) + écrou nylstop M6 dans le même sens que sur la photo 2.
- Serrer l'ensemble.



4.2 MONTAGE DE LA COLONNE (PHOTO 3)

- Passer l'extrémité filetée de la colonne dans la rotule (4).
- Visser l'écrou (5).
- Serrer l'ensemble.

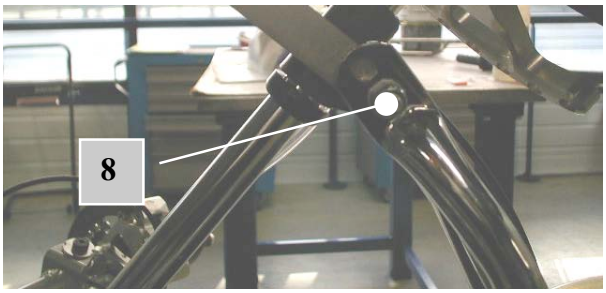


4.3 MONTAGE DES BIELLETTES (PHOTO 4)

Après avoir coupé le rilsan qui maintient les fusées lors de la livraison :

- Positionner les rotules de biellettes (6) sur la face inférieure du bras de fusée (7).
- Passer la vis Bhc M8x30 dans le bras de fusée.
- Positionner la rondelle sur la rotule et passer l'ensemble dans la vis.
- Visser l'écrou M8 et serrer l'ensemble.

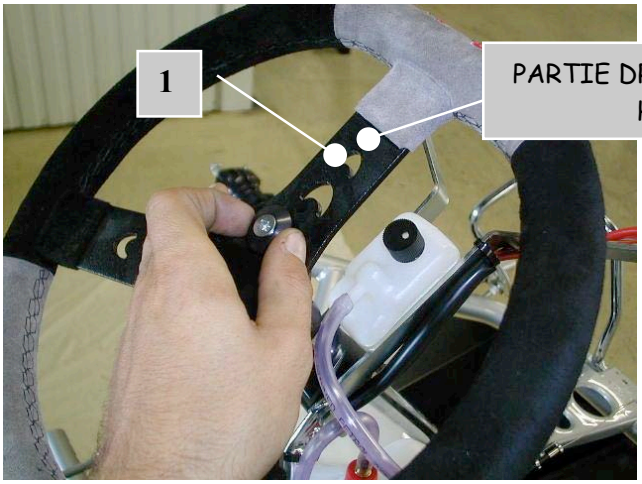
4.4 SERRAGE DU SUPPORT COLONNE PLASTIQUE.

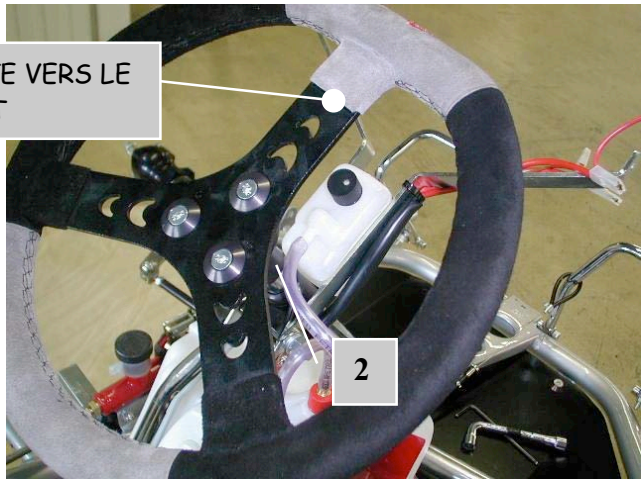


Après avoir effectué les trois étapes précédentes :

- Serrer la vis Chc M8x65 (8).

4.5 MONTAGE DU VOLANT





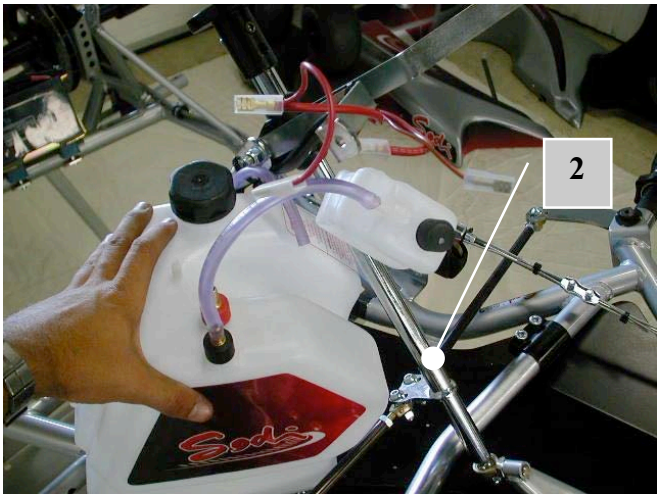
- Serrer le volant (1) avec les 3 vis FHc M6x30 sur le support (2).
- Serrer le support sur la colonne de direction.

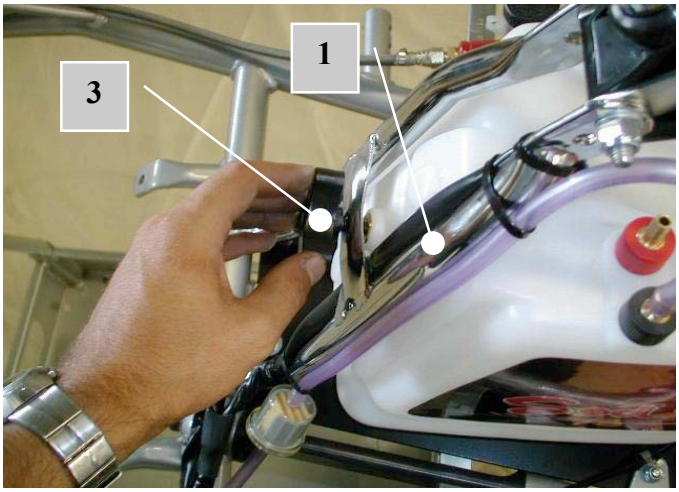
Vérification : Assurez vous qu'une fois l'ensemble monté le volant peut tourner librement d'un quart de tour à gauche puis à droite.

ATTENTION

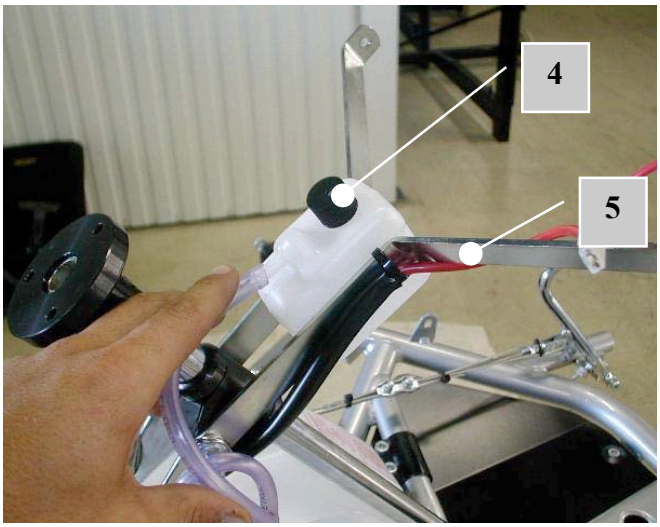
Une direction mal montée et mal réglée peut entraîner un accident, c'est pourquoi nous vous recommandons de vérifier systématiquement les serrages et réglages de la direction.

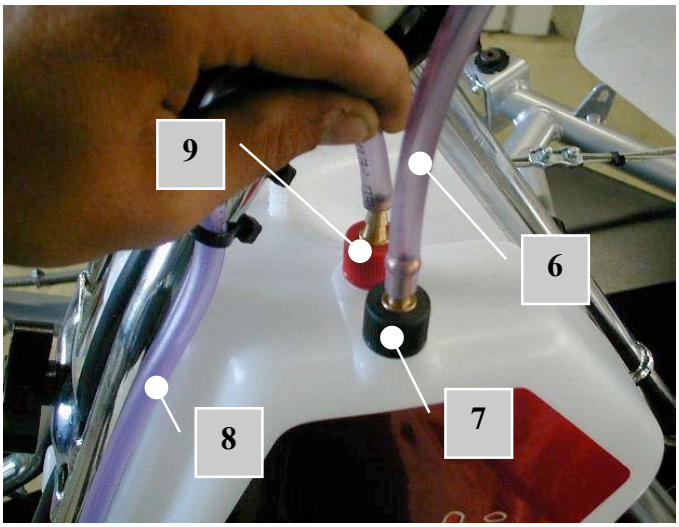
5- MONTAGE DU RESERVOIR ET RECUPERATEUR





- Passer le réservoir entre le support colonne (1) et la colonne (2) (voir photos)
- Serrer le réservoir avec l'écrou papillon (3)



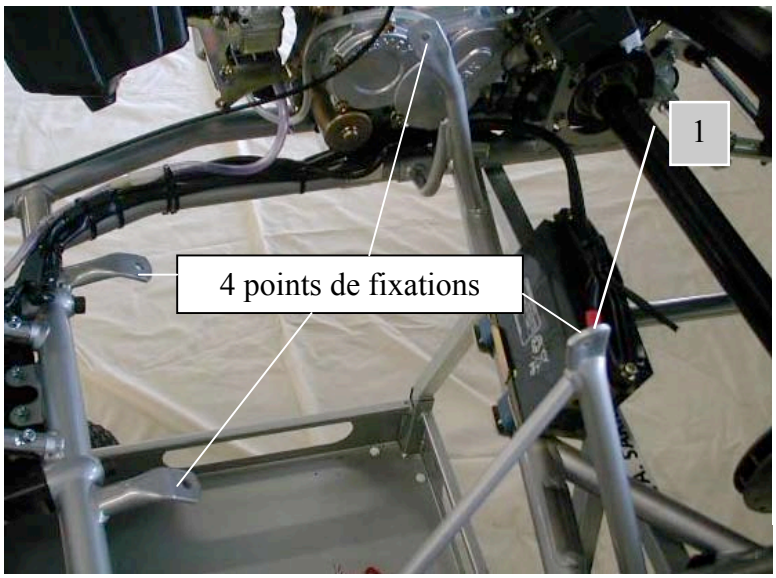


- Positionner le récupérateur (4) entre les supports nasseau (5).
- Brancher la durite du récupérateur (6) sur le retour (7).
- Brancher la durite d'arrivée d'essence (8) sur le plongeur rouge (9).

NOTE :

CONTROLER LA PRESENCE DU PLONGEUR SUR LA BAGUE ROUGE.

6-MONTAGE DU SIEGE ET RAIDISSEURS



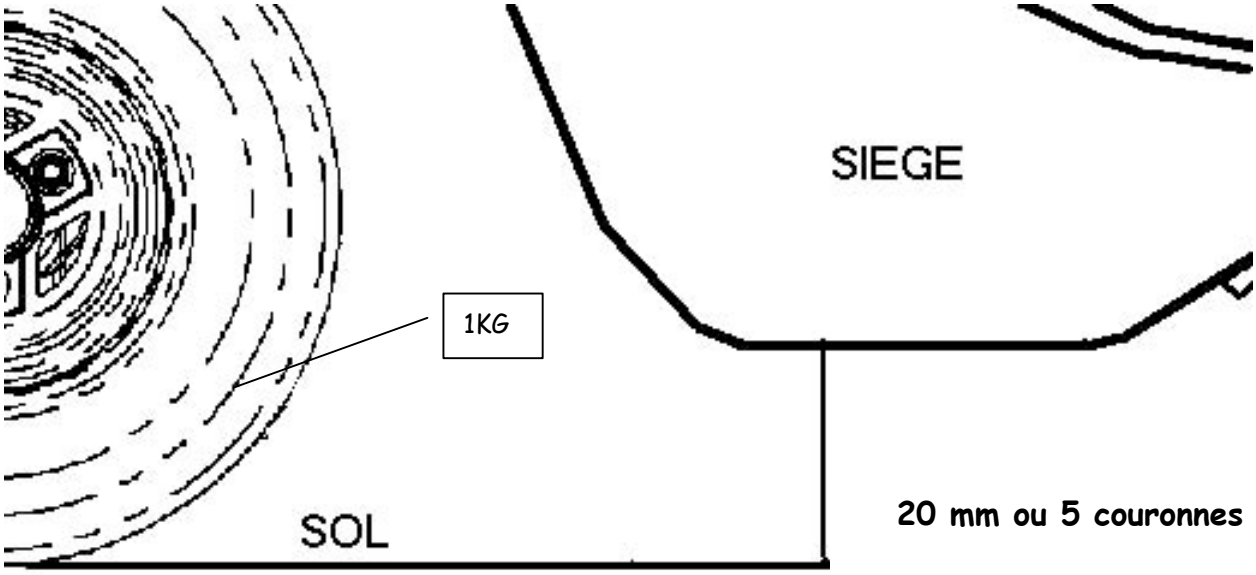
Les cotes de montage qui suivent correspondent au réglage standard préconisé par Sodikart pour votre châssis SR4.

Ecarter ou resserrer les pattes de fixation latérale (1) en fonction de la largeur de votre siège.

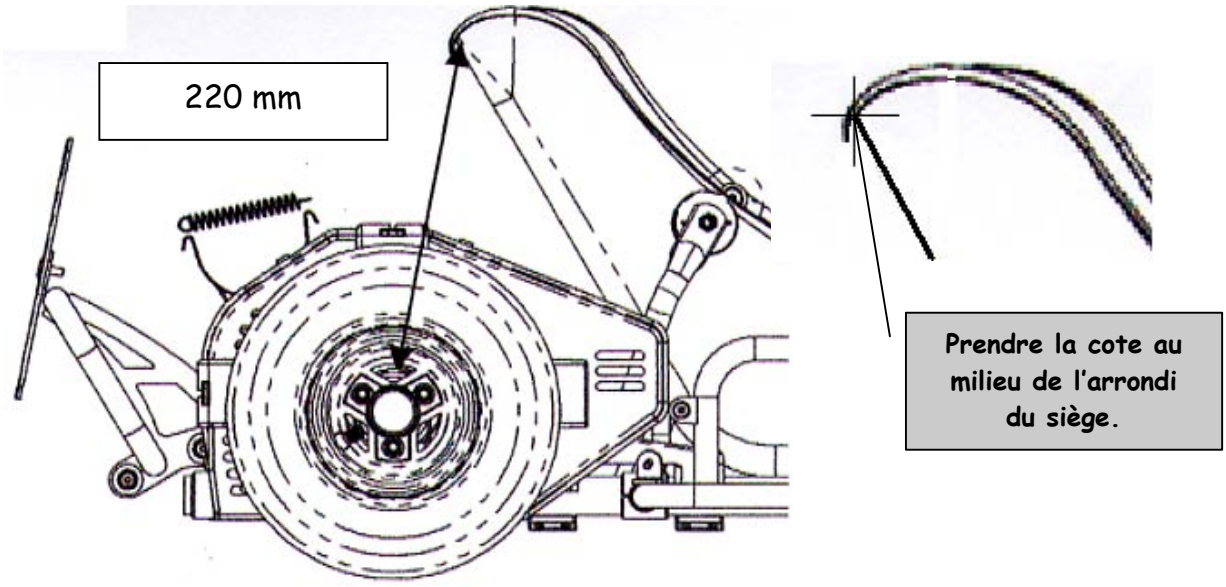
Caler par des rondelles du kit de fixation de siège fourni.

- **Les cales du kit de fixation répondent à la réglementation CIK / FIA et FFSA.**

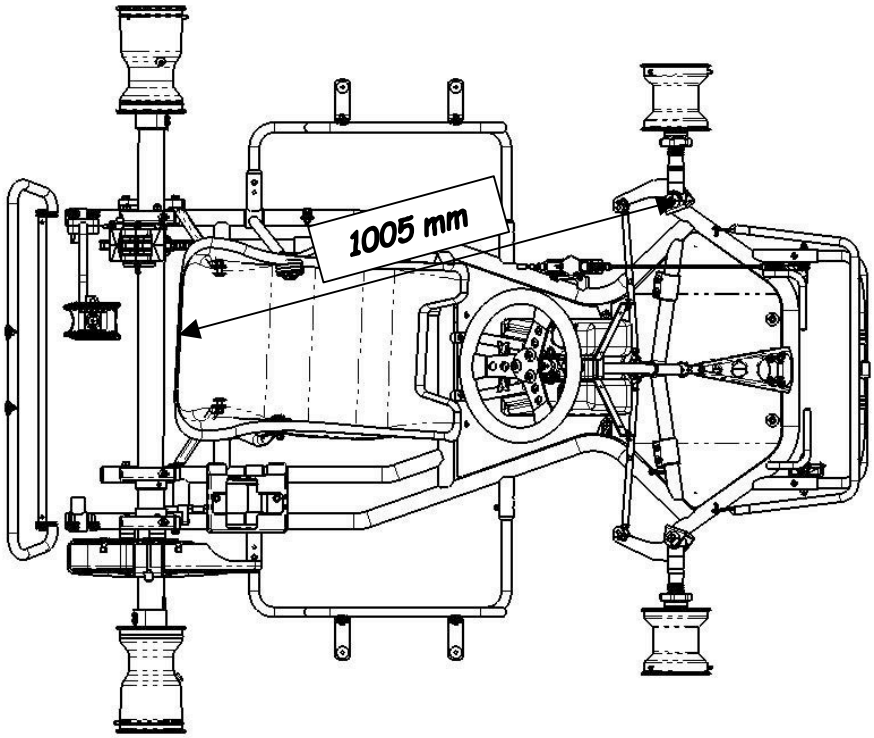
6-1 GARDE AU SOL



6-2 COTE DE L'ARBRE ARRIERE AU MILIEU DE L'ARRONDI DU SIEGE.



6-3 COTE DE L'AXE DE LA CHAPE GAUCHE AU MILIEU DE L'ARRONDI DU SIEGE.



6-5 MONTAGE DES RAIDISSEURS DE SIEGE.

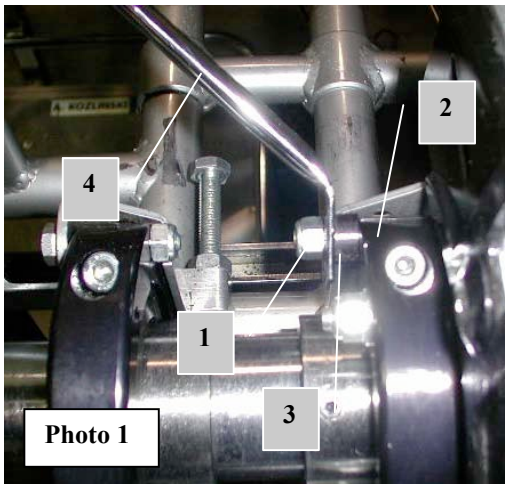


Photo 1

MONTAGE PARTIE BASSE (PHOTO 1)

1-Passer la vis Chc M8 (1) dans le trou du support roulement (2).

2-Mettre une entretoise PC 0332.004 (3) en appui sur le support roulement.

3-Passer le raidisseur de siège (4).

4-Pré-serrer l'ensemble.

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR4

MONTAGE PARTIE HAUTE (PHOTO 2)

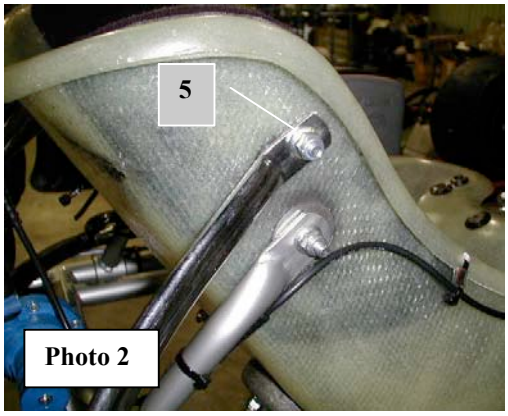


Photo 2

5- Positionner le raidisseur en partie haute.

6- S'assurer qu'il n'y a pas de contact avec le coude d'échappement et les autres pièces du moteur.

Si nécessaire cintrer légèrement le raidisseur

7- Percer le baquet au diamètre 8.5.(5)

8- Mettre une vis Fhc M8 + une rondelle cuvette.

9- Serrer l'ensemble (haut et bas).

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR4

POUR LES TYPES DE RAIDISSEURS SE REFERER A L'ECLATE SR4 ET AU CATALOGUE ITAKA

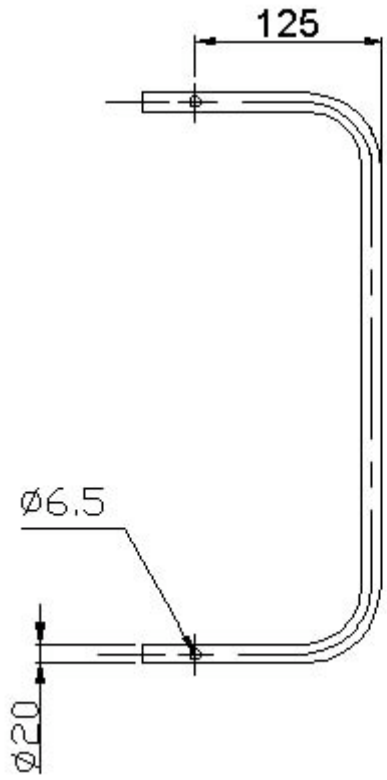
7-MONTAGE DES CARROSSERIES KG UNICO.

7-1 PREPARATION DES SUPPORTS KG UNICO.

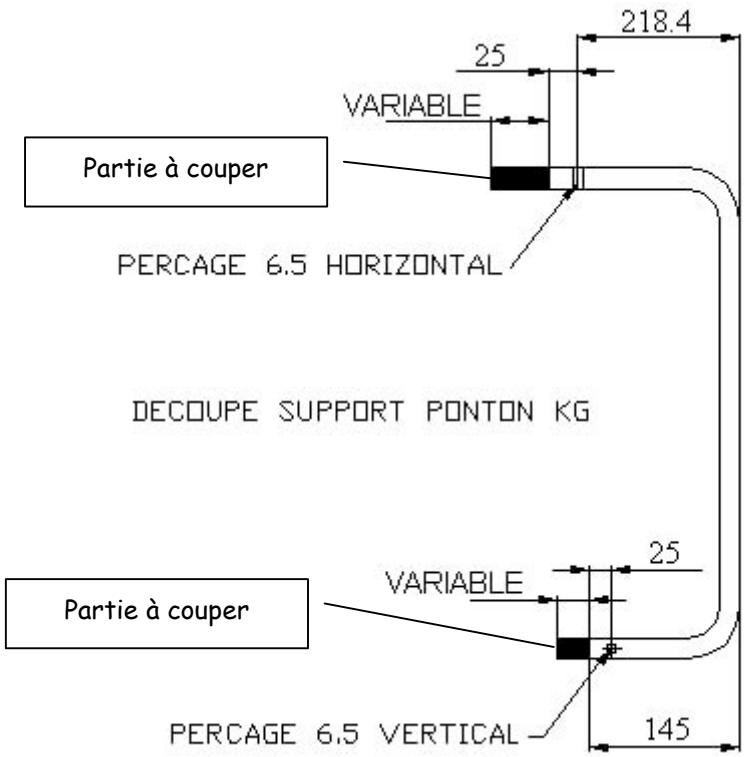
Afin de respecter les cotes de réglementation CIK/FIA concernant les carrosseries, une préparation des supports selon les schémas ci dessous est nécessaire.

(Les cotes sont en millimètre)

FIXATION INFERIEURE DU SPOILER

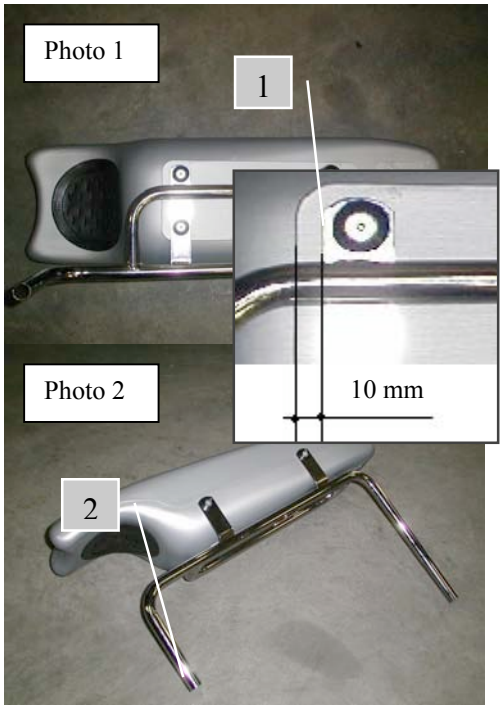


SUPPORT PONTON KG UNICO



NOTE :

LE NON RESPECT DE CES COTES PEUT ENTRAINER UN DECLASSEMENT LORS D'UNE COMPETITION.



7-2 MONTAGE PONTON SUR FIXATION (PHOTO 1)

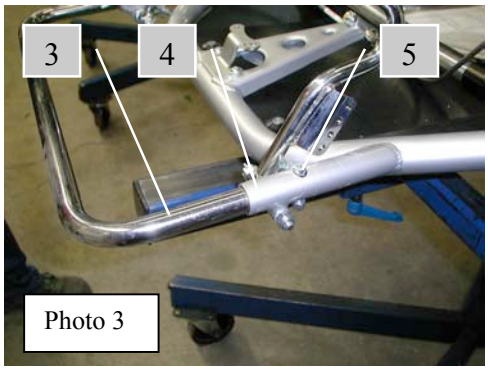
- Positionner le ponton sur son support.
- Caler le ponton à 10 mm du bord de la fixation (1).
- Tracer au marqueur le premier point de perçage.
- Percer au diamètre 6.5.
- Serrer le premier point.
- Percer les 5 autres points de fixation .
- Serrer.
- Renouveler l'opération pour l'autre ponton.

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR4.

7-3 MONTAGE SUR LE CHASSIS (PHOTO 2)

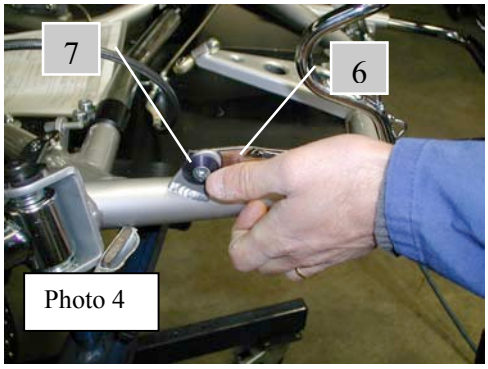
- Mettre les manchons sur le cadre.
- Engager l'ensemble dans les manchons.
- Serrer l'ensemble par deux vis dans les trous (2).

Pour la visserie se référer à l'éclaté SR4



7-4 MONTAGE FIXATION INFERIEURE DE SPOILER (PHOTO 3)

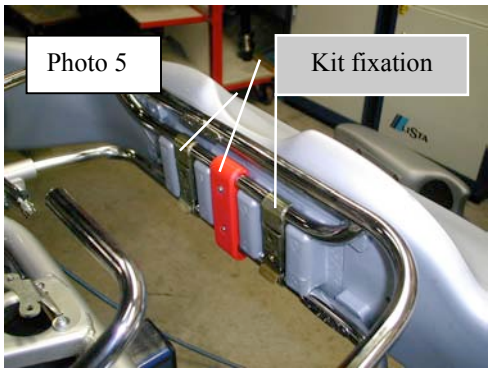
- Passer la fixation (3) dans la traverse avant (4).
- Passer les deux vis Chc dans les trous (5).
- Serrer l'ensemble.



7-5 MONTAGE FIXATION SUPERIEURE SPOILER (PHOTO 4)

- Positionner la fixation (6) sur la face intérieure de la patte (7).
- Passer les deux vis Fhc dans la patte (7).
- Serrer l'ensemble.

MONTAGE DES CARROSSERIES KG (suite)

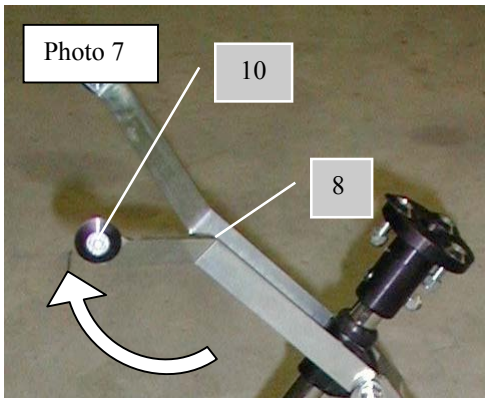


7-6 MONTAGE DU SPOILER (PHOTO 5)

- Monter le kit de fixation spoiler entre la fixation supérieure et la fixation inférieure.
- Passer le spoiler entre les deux fixations puis serrer les brides.

7-7 MONTAGE DU NASSEAU (PHOTO 6)

- Fixer la partie basse nasseau sur la partie haute nasseau à l'aide des vis fournies.
- Positionner le nasseau sur la patte de fixation (8)
- Passer les vis
- Serrer l'ensemble.



7-8 MONTAGE PARTIE HAUTE DE NASSEAU (PHOTO 7)

- Basculer les pattes de nasseau hautes (9) à la position souhaitée
- Tracer le point de perçage (10).
- Percer au diamètre 6.5
- Mettre les vis
- Serrer l'ensemble

NOTE :

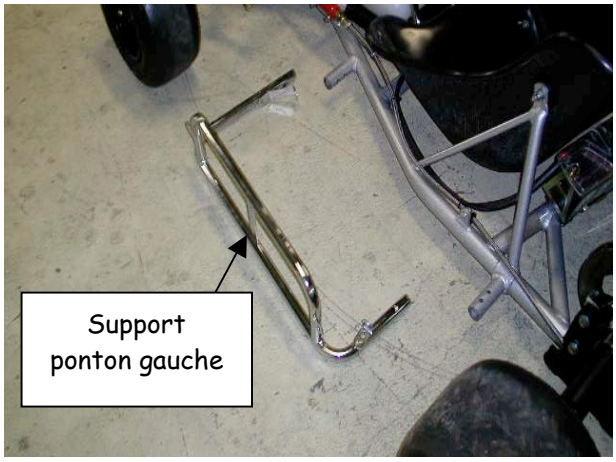
POUR LA DESIGNATION DES VIS A UTILISER SE REPORTER A L'ECLATE SR4.

8- MONTAGE DES CARROSSERIES SODI

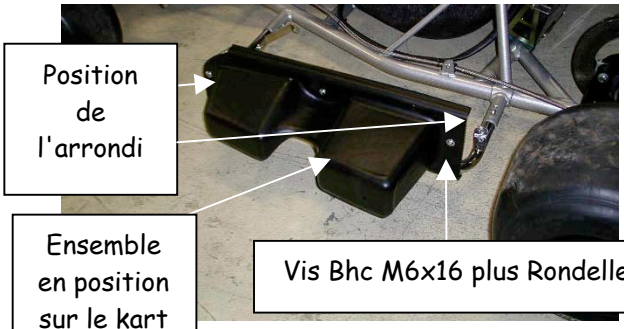
8.1 MONTAGE DES PONTONS SODI

- Prendre le support ponton gauche et l'absorbeur latéral gauche.

- Positionner l'absorbeur sur le support ponton. ATTENTION les coins arrondis doivent se trouver sur le haut du support ponton. Fixer l'absorbeur à l'aide de 4 vis BHC M6x16 avec rondelle incorporée en rajoutant une rondelle de d6 D18 ep 1.2 sous la tête de vis. Mettre la tête de vis et la rondelle plate côté absorbeur et l'écrou côté ponton.

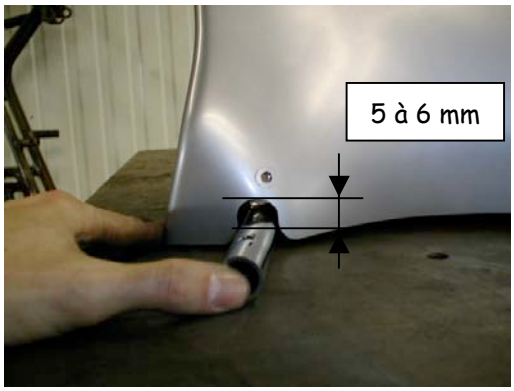


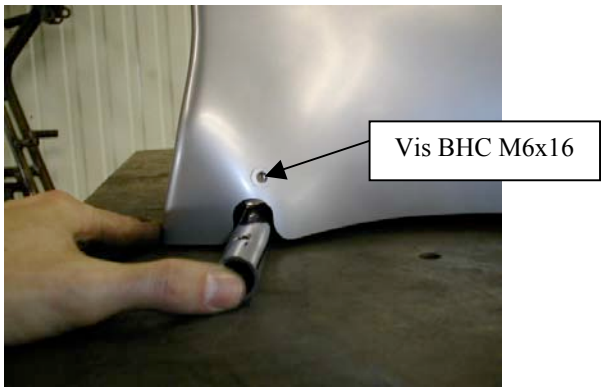
- Monter l'ensemble pare choc / absorbeur sur le kart. Mettre les pneus en place sur le kart et régler la pression des pneus à 1,2 Kg. Poser le ponton sur le support. Caler le ponton avec 2 cales de 40mm à l'avant et 1 cale de 43mm à l'arrière.



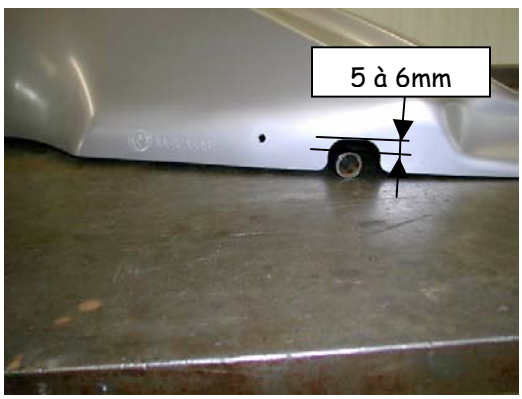
- Contre percer l'absorbeur au diamètre 6.5, retirer l'ensemble ponton /support du kart. Fixer le ponton sur l'absorbeur en mettant les vis et les rondelles cuvettes à l'extérieur du ponton et l'écrou plus une rondelle d6 D18 ep 1.2 à l'intérieur de l'absorbeur.

- Centrer l'arrière du ponton sur le tube du support en laissant un espace de 5 à 6 mm entre le haut du tube et le bord du ponton. Fixer l'ensemble avec une vis BHC M6x16.



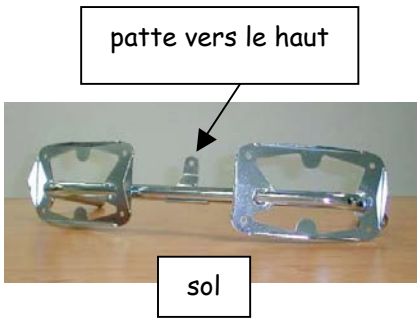


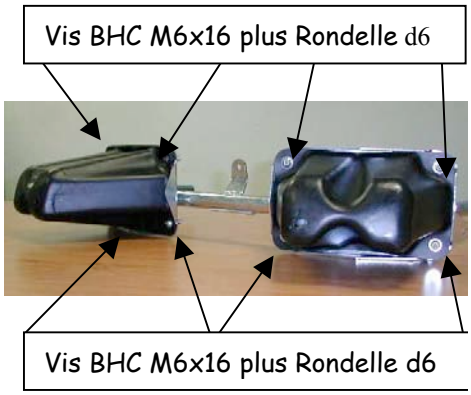
- Centre l'avant du ponton sur le tube du support en laissant un espace de 5 à 6 mm entre le haut du tube et le bord du ponton. Fixer l'ensemble avec une vis BHC M6x16.



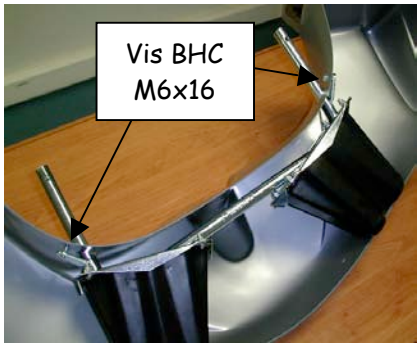
8.2 MONTAGE DU SPOILER ET DU NASSEAU SR4

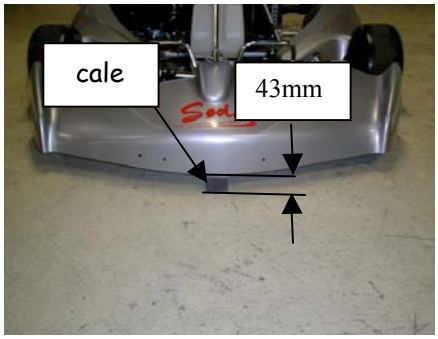
- Prendre le pare choc avant bas, positionner les 2 absorbeurs de choc avant sur le pare choc. Fixer les 2 absorbeurs à l'aide de vis BHC M6x16 avec rondelle incorporée en rajoutant une rondelle de d6 D18 ep 1.2 sous la tête de vis.



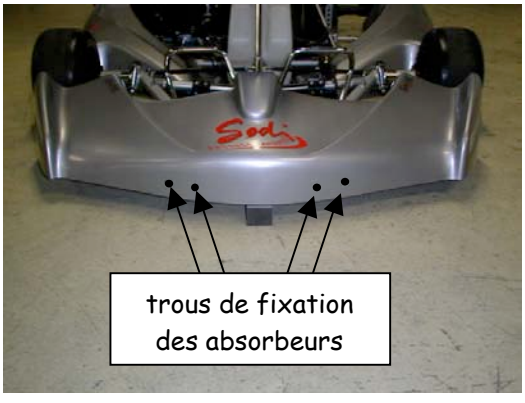


- Monter le spoiler sur l'ensemble pare choc / absorbeurs et fixer l'ensemble avec 2 vis BHC M6x16 (ATTENTION au sens de montage, patte de pare choc avant bas vers l'intérieur du spoiler).
- Mettre l'ensemble en place sur le kart. Mettre les pneus en place sur le kart et régler la pression des pneus à 1,2 Kg, régler le spoiler à une hauteur de 43 mm par rapport au sol en plaçant une cale à l'axe du châssis.

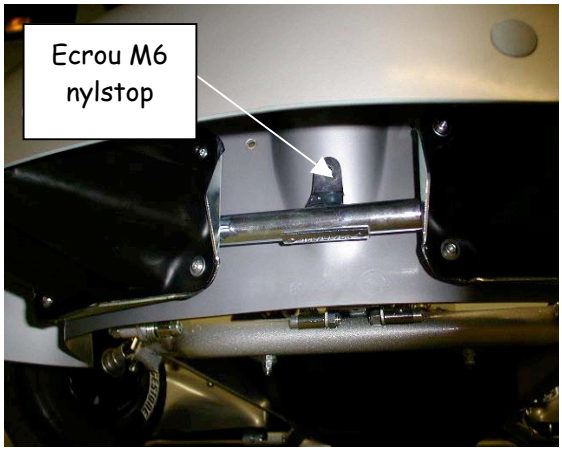




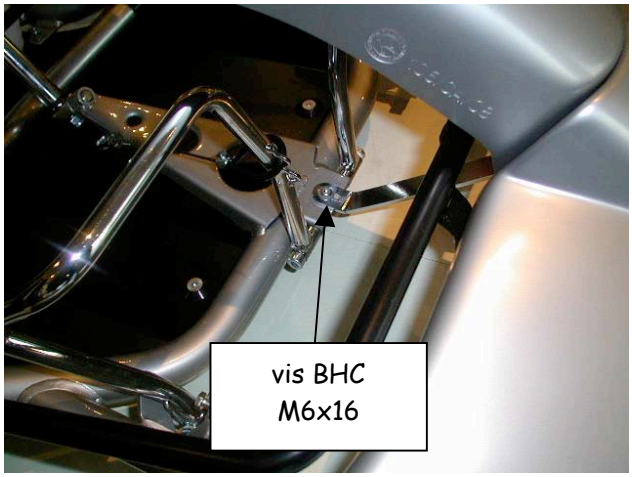
- Contre percer les absorbeurs au diamètre D5 dans les 4 trous du spoiler. Fixer le spoiler à l'aide des 4 rivets aveugles d5.



- Soulever le kart puis fixer le spoiler sur le pare choc avant bas avec une vis BHC M6x16



- Fixer la patte de nasseau sur le cadre à l'aide d'une vis BHC M6x16. Puis fixer ensemble, le spoiler, le nasseau et la patte nasseau à l'aide d'une vis BHC M6x16.



9- DEMARRAGE DE VOTRE SR4

CONSIGNES DE SECURITE AUX PILOTES

AVERTISSEMENT

VOTRE KART NE DEVRA ETRE UTILISE QUE SUR UN CIRCUIT HOMOLOGUE PAR LA CIK /FIA OU PAR LA FEDERATION DE KARTING DE VOTRE PAYS.

PROTECTION DU PILOTE

Avant de prendre la piste, il est impératif que vous soyez muni des protections suivantes :

- Casque intégral homologué adapté à la tête du pilote, sanglé, visière fermée. Se reporter au règlement **CIK/FIA (obligation)**
- Combinaison homologuée CIK / FIA niveau 1 ou niveau 2. **(obligation)**
- Gants. **(obligation)**
- Minerve homologuée. **(obligation)**
- Protège côtes suivant le gabarit du pilote par rapport à la taille du baquet (recommandé).
- Combinaison de pluie avec fermetures étanches (quand nécessaire).

SELECTIONNER LES EQUIPEMENTS PARMI CEUX HOMOLOGUES CIK / FIA DU CATALOGUE ITAKA

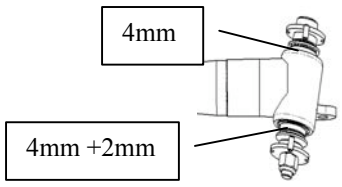
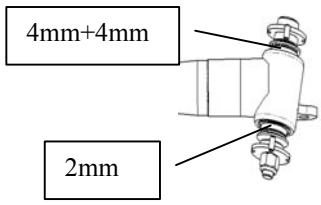
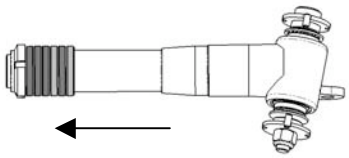
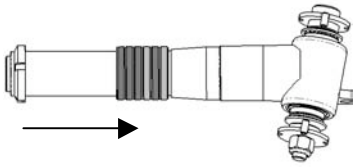
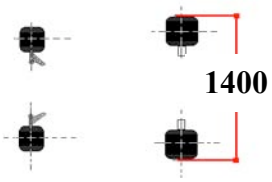
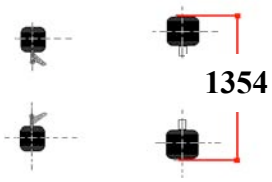
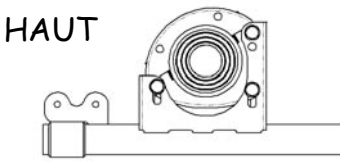
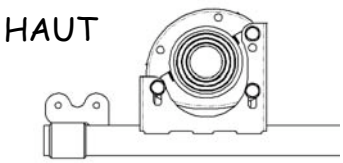
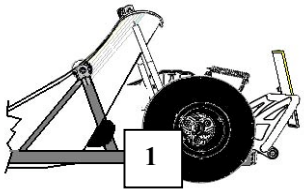
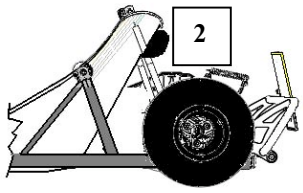
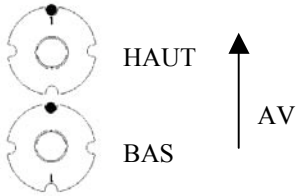
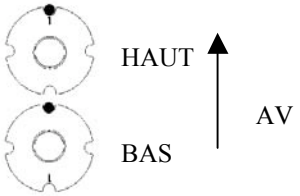
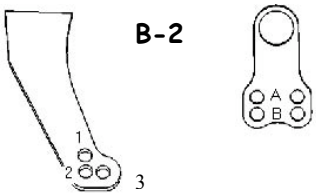
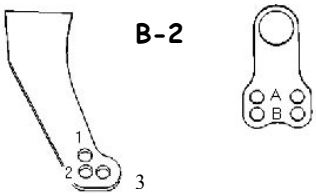
INTERDICTION DE CONDUIRE A TOUT PILOTE :

- Portant une écharpe ou un foulard car il y a risque d'enroulement avec les éléments tournants du kart.
- Ayant les cheveux longs dépassant du casque.
- Portant des vêtements flottants.
- Ayant un comportement anormal.
- Sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue.

ATTENTION

- Il est fondamental que toutes ces mesures de sécurité soient respectées avant la mise en circulation du kart sinon vous vous exposeriez à un risque d'accident mortel.

10-REGLAGES STANDARD DU CHASSIS SR4

	SEC	PLUIE
HAUTEUR DE FUSEE		
REGLAGE VOIE AVANT		
REGLAGE VOIE ARRIERE		
POSITION DE L'ARBRE		
REPARTITION DES MASSES		
POSITION DES EXCENTRIQUES 1°		
POSITION FUSEE / COLONNE		

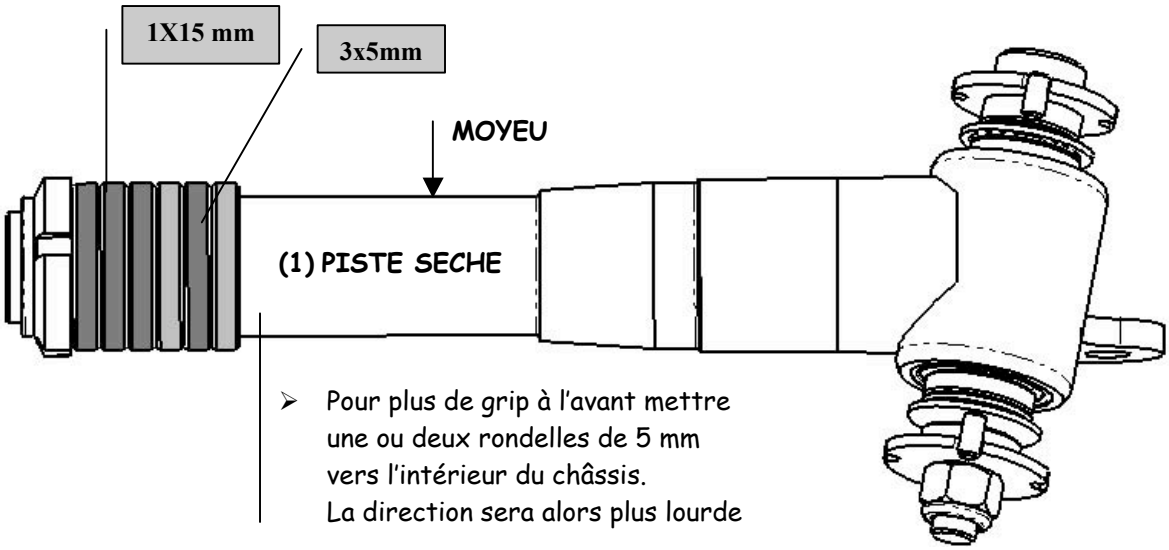
POUR LA PRESSION DES PNEUS SE REPORTER AU TABLEAU PAGE 33

11- REGLAGE DU TRAIN AVANT

11.1 REGLAGE DE LA LARGEUR DES VOIES

PISTE SECHE

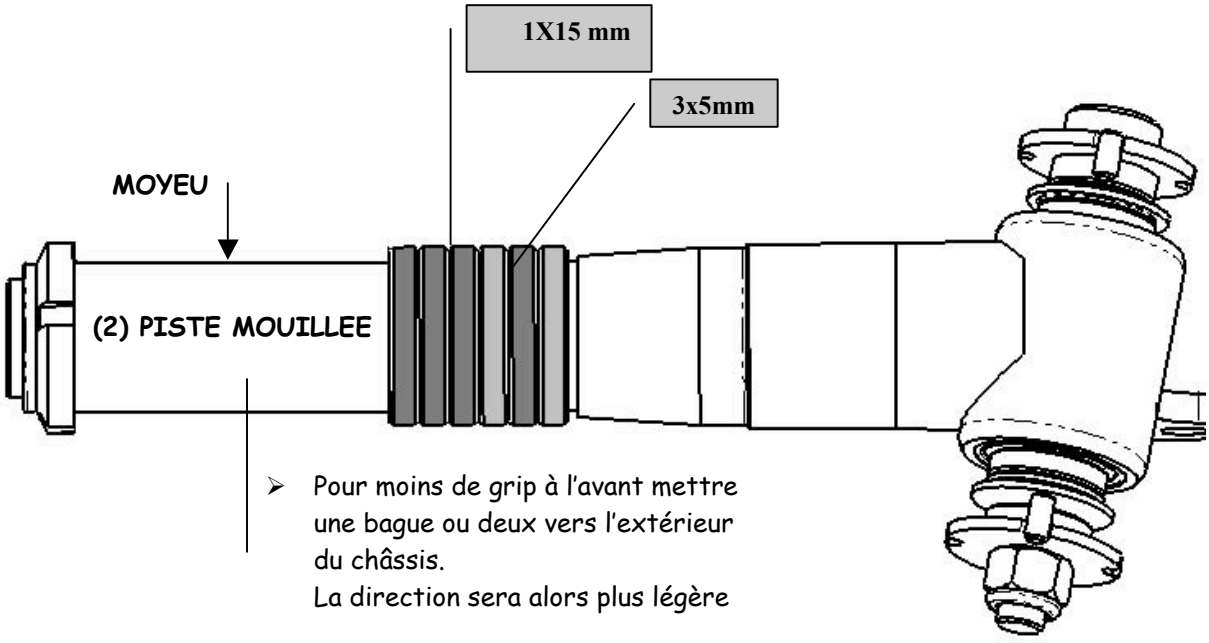
- Sur piste sèche, monter les bagues côté écrou à ergots (1).



- Pour plus de grip à l'avant mettre une ou deux rondelles de 5 mm vers l'intérieur du châssis.
  La direction sera alors plus lourde

PISTE MOUILLEE

- Sur piste mouillée, monter les bagues côté chape du kart (2).

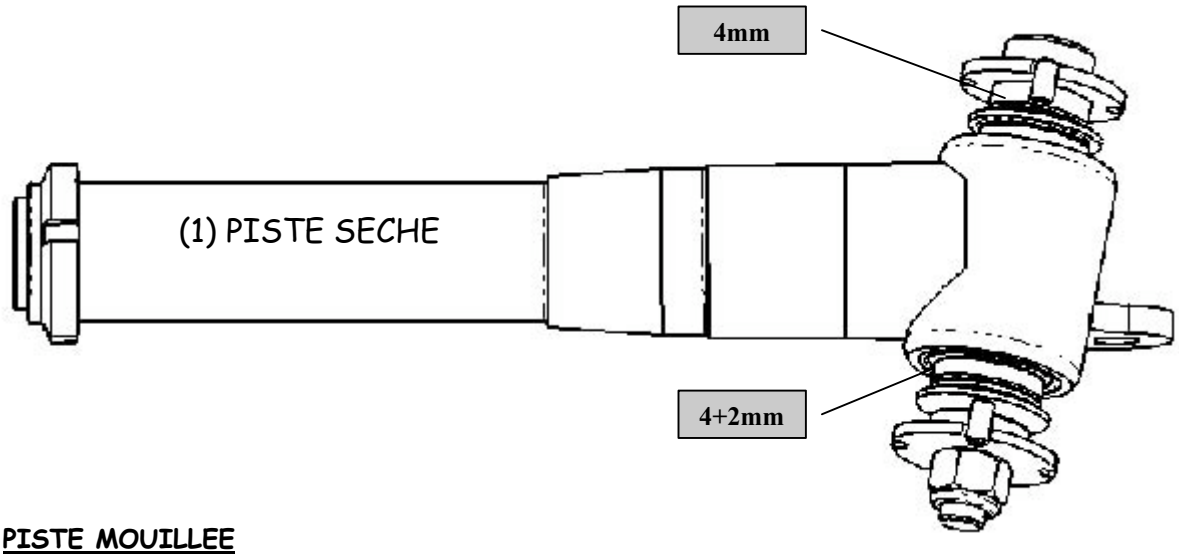


- Pour moins de grip à l'avant mettre une bague ou deux vers l'extérieur du châssis.
  La direction sera alors plus légère

11.2 REGLAGE DE LA HAUTEUR DU TRAIN AVANT

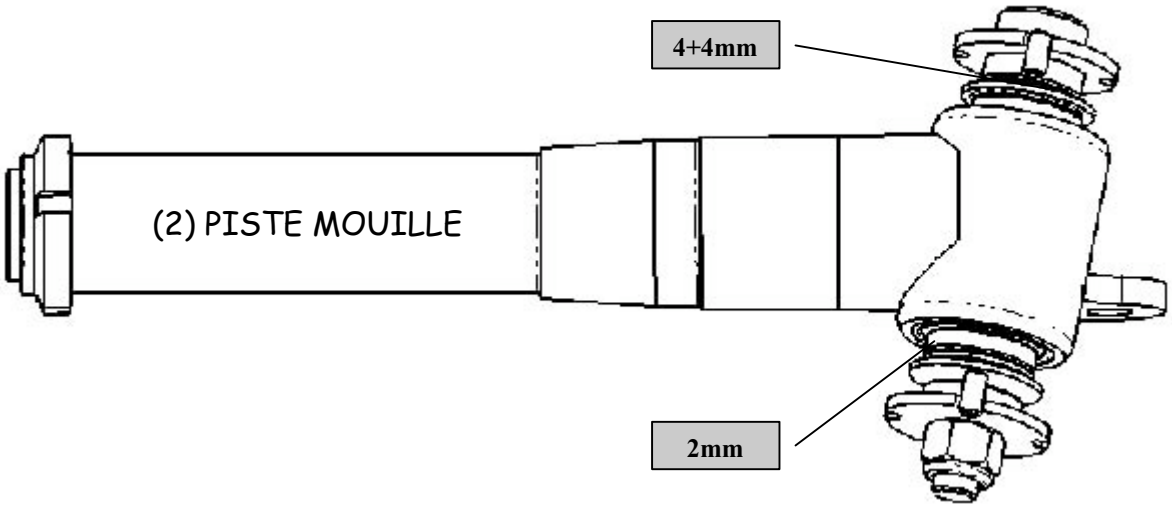
PISTE SECHE

- Sur piste sèche, monter une entretoise de 4mm en haut et une de 4+2mm en bas (1).



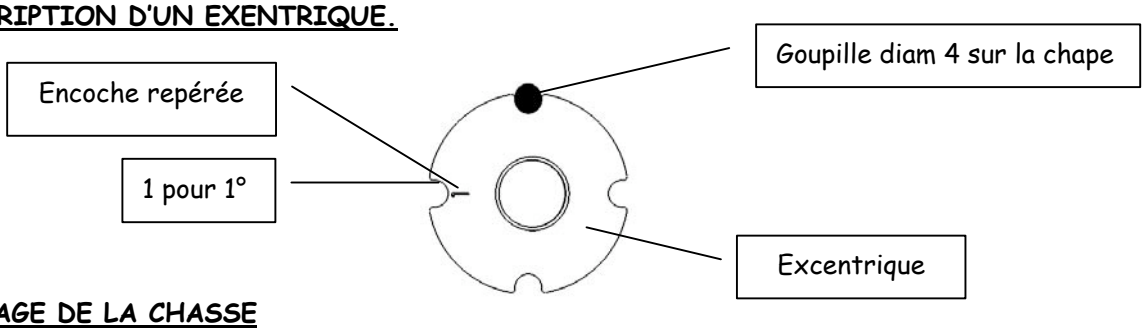
PISTE MOUILLEE

- Sur piste mouillée, monter les entretoises de 4mm + 4mm en haut et une de 2mm en bas (2).



11.3-REGLAGE DE L'ANGLE DE CHASSE ET DU CARROSSAGE

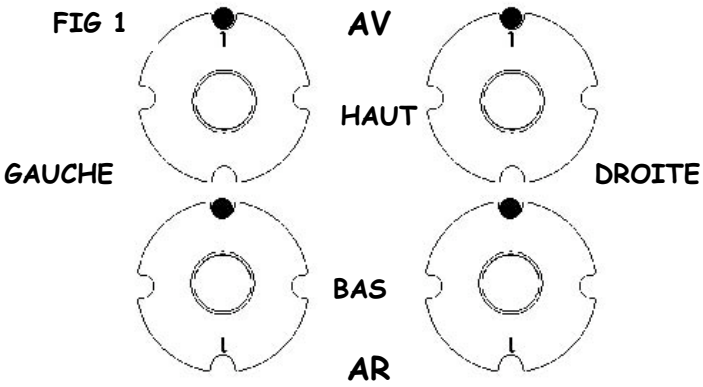
DESCRIPTION D'UN EXENTRIQUE.



REGLAGE DE LA CHASSE

FORTE CHASSE

FIG 1

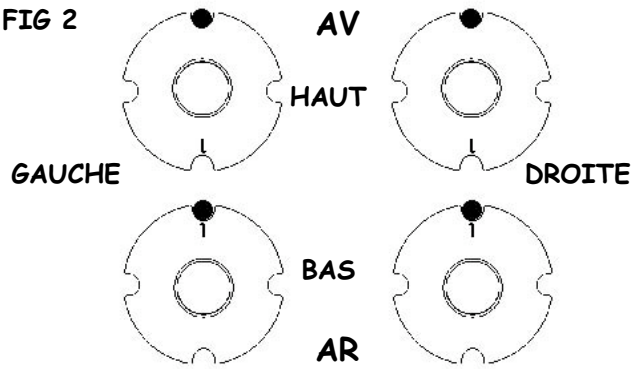


Excentriques du haut :
Le repère est positionnée sur la goupille diam. 4.
(vers l'avant du châssis).

Excentriques du bas :
Le repère est positionnée à l'opposé
de la goupille diam 4.
(vers l'arrière du châssis)

FAIBLE CHASSE

FIG 2



Excentrique du haut :
Le repère est positionnée à l'opposé
de la goupille diam 4.
(vers l'arrière du châssis).

Excentrique du bas :
Le repère est positionnée sur la goupille diam. 4.
(vers l'avant du châssis).

REGLAGE STANDARD (fig 1)

- Le réglage standard se fait avec les excentriques de 1° montés en forte chasse. (fig 1)

AUGMENTER L'ANGLE DE CHASSE (fig 1)

- Même position que le réglage forte chasse avec excentrique de 2°.
  Dans les cas extrêmes utiliser les excentriques de 3° , 4° ou supérieurs

DIMINUER L'ANGLE DE CHASSE (fig 2)

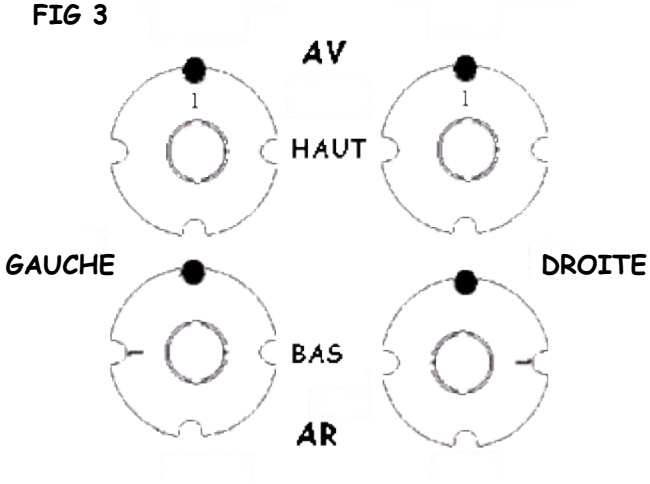
- Même position que le réglage faible chasse, avec excentriques 1°ou 2°, éventuellement degrés supérieurs dans les cas extrêmes.

REGLAGE DU CARROSSAGE

TRAVAILLER SUR L'EXCENTRIQUE DU BAS :

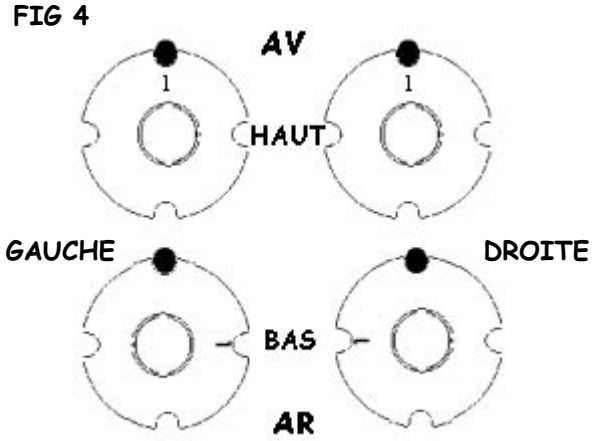
PLUS DE POSITIF

FIG 3



PLUS DE NEGATIF

FIG 4



Excentrique du bas :

- L'encoche repérée est positionnée vers l'extérieur du châssis

Excentrique du bas :

- L'encoche repérée est positionnée vers l'intérieur du châssis

REGLAGE STANDARD (correspond fig 1 page 24)

AUGMENTER L'ANGLE DE CARROSSAGE (fig 4)

- Même position que le réglage (fig 4).

DIMINUER L'ANGLE DE CARROSSAGE (fig 3)

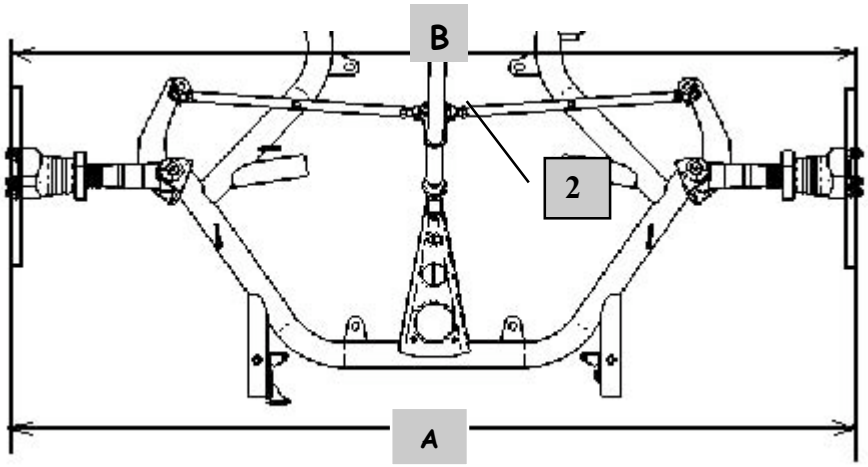
- Même position que le réglage (fig 3).

POUR DES CONDITIONS EXTREMES IL EXISTE DES EXCENTRIQUES DE DEGRES SUPERIEURS, CONSULTER LE CATALOGUE ITAKA.

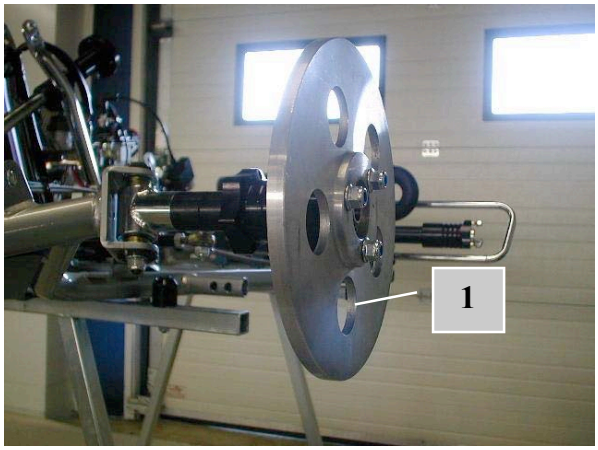
NOTE :

Il est fréquent qu'un peu de carrossage négatif améliore les performances du SR4.

11.4 REGLAGE PARALLELISME



1. Poser le kart sur un chariot.
2. Positionner l'appareil de réglage (1) voie avant (disponible dans le catalogue ITAKA).
3. Desserrer les contre-écrous de chaque biellette (2)
   - **Attention** contre écrou côté fusée pas à droite, contre écrou côté colonne de direction pas à gauche.
4. Positionner la branche supérieure du volant du kart bien dans l'axe de la colonne.
5. **Mesurer A et B à l'aide d'un mètre rouleau. Puis régler les biellettes pour obtenir A=B avec un entraxe rotules 1.5mm plus grand à droite qu'a gauche.**
6. Lorsque A=B le parallélisme est parfait, il ne vous reste plus qu'à resserrer les 2 contre- écrous de chaque biellette (2).
7. Retirer l'appareil de réglage (1)



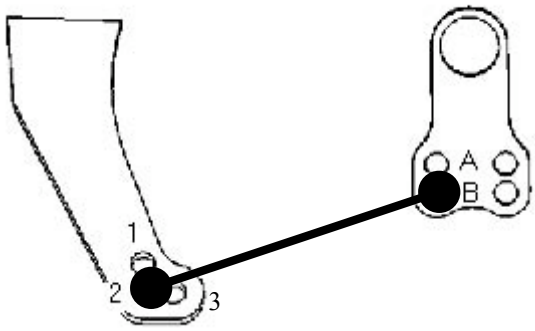
NOTE

N'oubliez pas de resserrer les 2 contre-écrous sur chaque biellette, sinon le parallélisme se dérèglera au bout de quelques minutes.
Le parallélisme s'effectue après chaque intervention sur le train avant. C'est à dire après chaque choc sollicitant le train avant ou toutes autres interventions sur celui-ci.

ATTENTION

Ne jamais rouler avec un kart dont les roues n'auraient pas été serrées, cela pourrait provoquer un accident grave.
S'assurer que chacune des rotules soit vissées d'au moins 5 tours dans les biellettes.

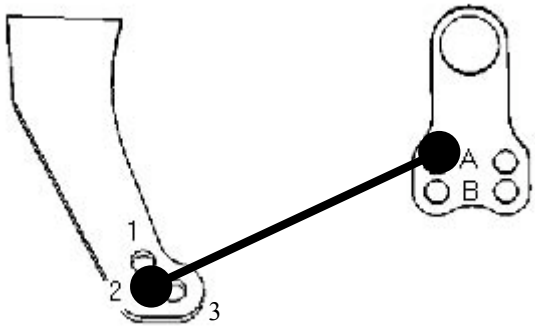
11.5- REGLAGE POSITION FUSEES / COLONNE



REGLAGE B-2 **STANDARD**

REGLAGE B-3

- Le réglage B-3 est également très utilisé.



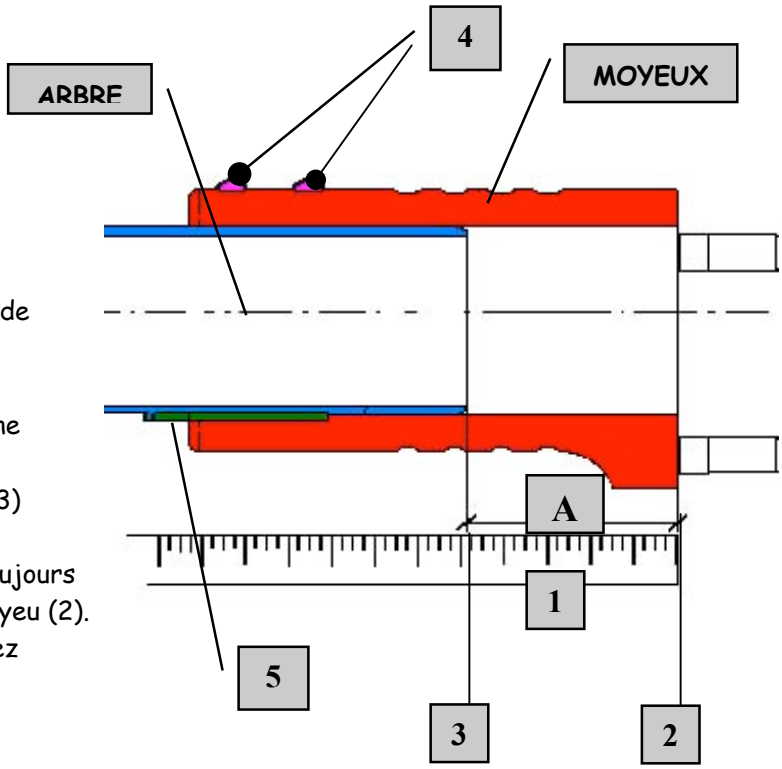
REGLAGE A-2

- Direction plus démultipliée
  et plus légère

DECONSEILLE SOUS LA PLUIE

12- REGLAGE TRAIN ARRIERE

12-1 REGLAGE MOYEUX



1. Poser le kart sur un chariot
2. Dévisser les 3 écrous nylstop de chaque Roue arrière avec une clé de dimension Correcte puis retirer les 2 roues.
3. Munissez-vous d'un réglet (1) ou de tout Autre outillage de mesure (Jauge de Profondeur) et mesurez la cote **A** à partir de La base du moyeu (2) et de l'extrémité de L'arbre (3).
4. Desserrer les vis CHC (4) du moyeu avec une Clé de dimension correcte jusqu'à ce que Celui-ci puisse coulisser le long de l'arbre (3) Et de la clavette (5).
5. Amener le moyeu (2) à la côte souhaitée toujours Avec le réglet (1) positionné en base de moyeu (2).
6. Resserrer et bloquez les vis CHC (4), opérez De même sur l'autre moyeu.
7. Remonter les 2 roues en prenant garde au Sens de rotation indiqué sur le flanc des Pneus. Resserrer les écrous nylstop et Bloquez-les.

NOTE :

Une cote de largeur de voie arrière se prend de l'extérieur de la jante gauche à l'extérieur de la jante droite.
Un train arrière trop large aura tendance à glisser dans les courbes (survirage) et un train arrière trop étroit aura tendance à talonner.

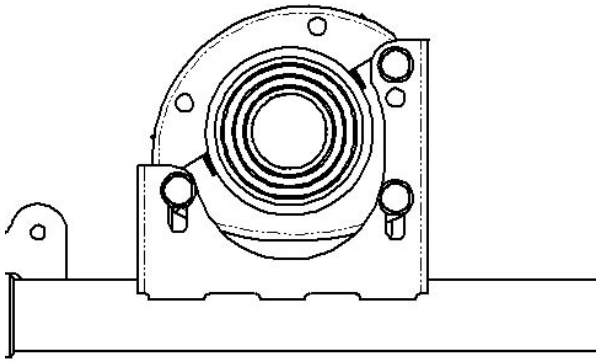
ATTENTION

- **Ne jamais rouler avec le kart dont les roues ou moyeux n'auraient pas été serrés, cela pourrait provoquer un accident grave.**
- **Vérifier que la clavette du moyeu est bien dans son logement.**
- **Ne pas sortir les moyeux au-delà de la côte maximum.**

12-2 POSITION DE L'ARBRE ARRIERE

- **Une garde au sol plus élevée correspond à plus de grip.**
- **Une garde au sol plus faible correspond à plus de glisse.**

Sur la plupart des circuits, la position approprié de l'arbre est la position haute. Ceci correspond à une position basse du châssis par rapport au sol.



12-3 TYPE D'ARBRE

La rigidité de l'arbre arrière joue un rôle important dans la tenue de route.

ARBRE DIAMETRE 50 : STANDARD **Q 25** Disponible dans le catalogue ITAKA.

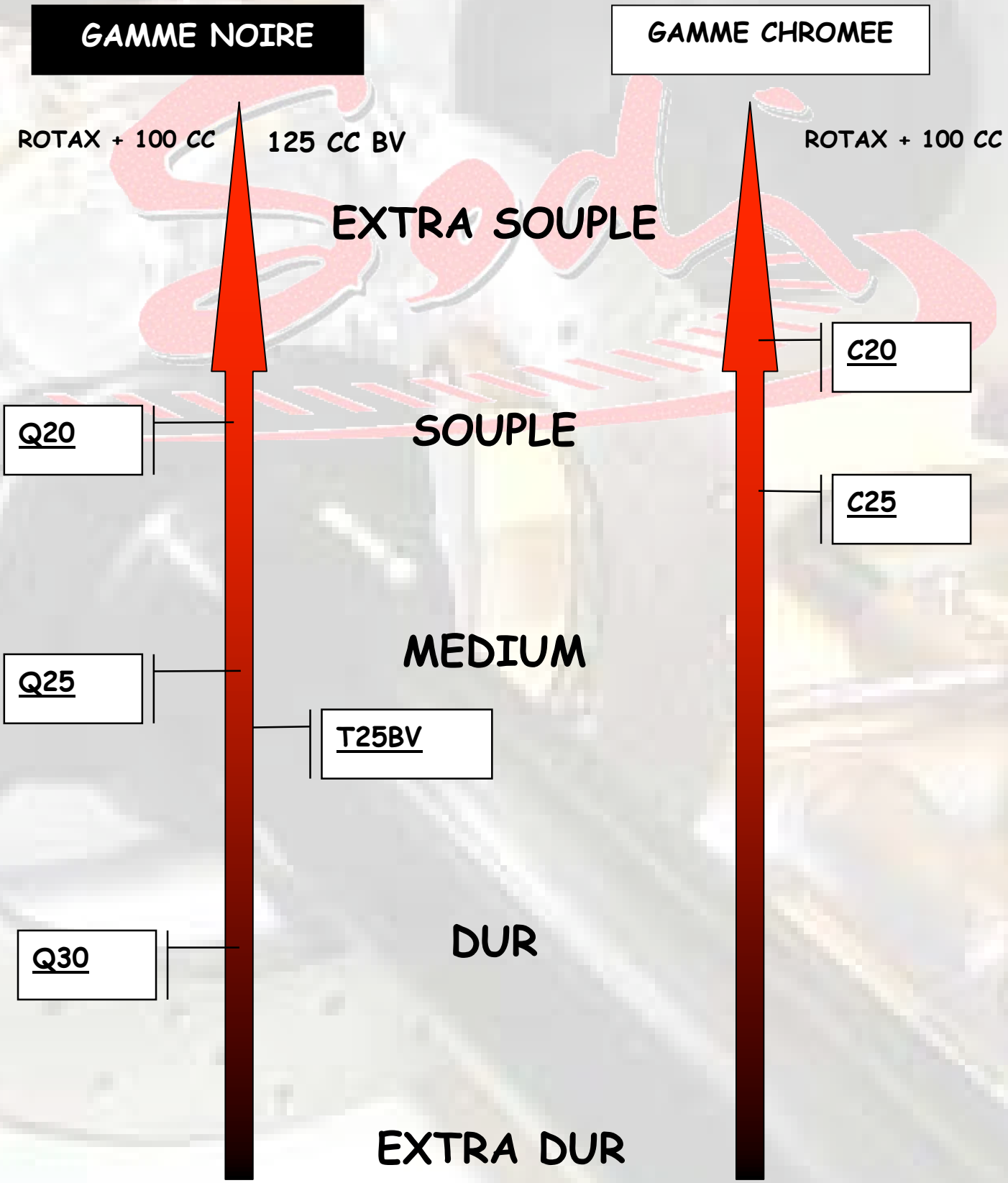
ARBRE DIAMETRE 50 : SOUPLE **Q 20** Disponible dans le catalogue ITAKA.

- **Un arbre plus souple est adapté aux conditions fort grip** (chaleur ou gomme sur la piste).
- **Un arbre dur est adapté pour des conditions de pluie ou de manque de grip.**

Pour tirer le meilleur parti de votre kart, faire des essais avec des arbres de différentes raideurs :

Se reportez au tableau de la page suivante.

ARBRES Sodi DIAMETRE 50

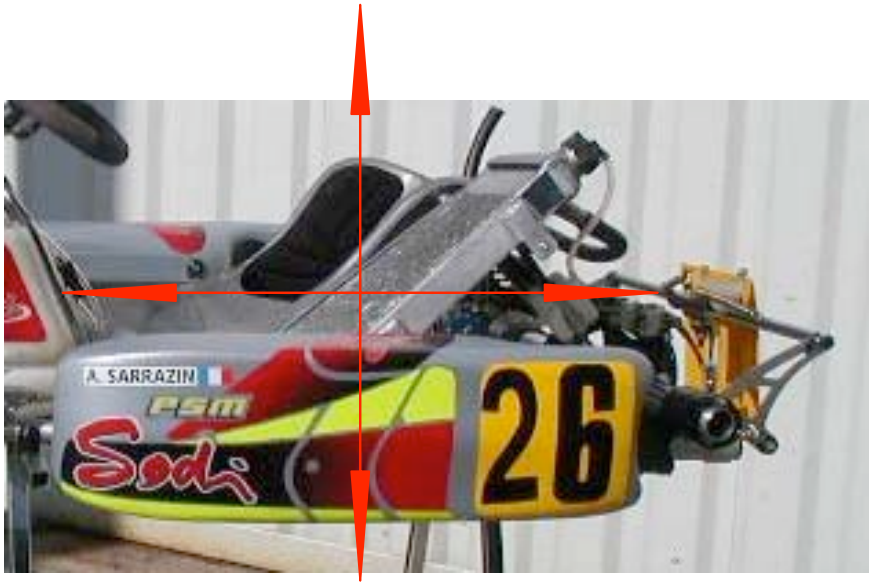


13- REGLAGE DU SIEGE

LA POSITION DU SIEGE

La répartition du centre de gravité est déterminante sur le comportement d'un kart. La position du siège est le principal moyen de faire varier ce centre de gravité. Cette position influe sur la répartition des masses entre l'essieu avant et arrière. Elle conditionne directement le comportement sous-vireur ou survireur du châssis.
Selon votre poids, votre taille, votre style de pilotage, la répartition idéale peut changer un peu.

Par rapport à la position standard effectuée dans le chapitre « montage siège », le déplacement du siège entraîne les effets suivants :



SIEGE AVANCE :
Plus de train avant (moins de sous virage) ; permet de corriger un train avant manquant de précision, mais retarde le moment où il est possible d'accélérer dans le virage, (Arrière plus glissant).

SIEGE RECULE :
Moins de train avant (plus de sous-virage), Arrière moins glissant.

SIEGE PLUS BAS :
Diminution des appuis. A appliquer sur une piste trop accrocheuse.

SIEGE PLUS HAUT :
Augmentation des appuis. A essayer sur une piste très glissante, et recommandé parfois sous la pluie.

14- LES PNEUS

14-1 CHANGEMENT DES PNEUMATIQUES : (Fig.8)

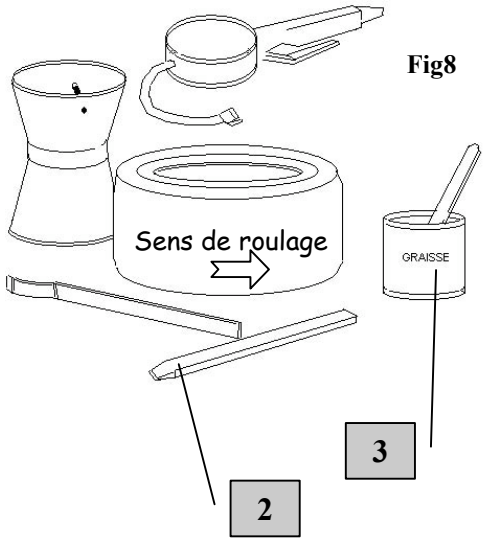


Fig8

1. Poser le kart sur un chariot..
2. Déposer la roue sur un appareil à démonter les pneus **(OU942.002)**
3. Lorsque le pneu est décollé des 2 côtés, effectuer le démontage complet du pneu à l'aide d'un outil à démonter les pneus (2) .
4. Prendre le pneu neuf et graissez-le avec de la graisse (3) : **(LU823.003)** afin de faciliter son montage et plus tard son démontage.
5. Remonter le pneu sur la jante côté valve en prenant garde au sens de roulement.
6. Une fois en place, cercler vos pneus avec une sangle lorsque vous gonflez à plus de 3 kg.
7. Remonter la roue sur le kart et n'oubliez pas de resserrer les écrous de celle-ci.
8. Contrôler vos pressions juste avant de partir avec un manomètre **(OU943.002)**.

ATTENTION

- **Remonter toujours les pneus neufs dans le sens de roulement indiqué sur le flanc du pneu.**
- **Ne jamais gonfler le pneu à plus de 4 kg car il y a risque de casse de la jante et donc danger pour le monteur.**

14-2 TABLEAU DE PRESSIONS DES PNEUS (en Kg).

			PRESSIONS			
PNEUS SLICK			A FROID 20°		A CHAUD	
CATEGORIES	MARQUE	TYPE	AVANT	ARRIERE	AVANT	ARRIERE
ICA / JUNIOR / ICC	BRIDGE	YHB	0.5	0.5	0.75	0.75
FA ELITE	BRIDGE	YHA	0.5	0.5	0.7	0.7
ROTAX MAX	BRIDGE	YEZ	0.6	0.65	0.8	0.85
N125 - N100	BRIDGE	YEQ	0.65	0.7	0.85	0.9
Challenge MAX	BRIDGE	YGK	0.65	0.7	0.85	0.9
PNEUS PLUIE			A FROID 20°		A CHAUD	
ICA / JUNIOR / ICC	BRIDGE	YHP	1.0	1.0	1.1	1.1
FA ELITE	BRIDGE	YHP	1.0	1.0	1.1	1.1
ROTAX MAX	BRIDGE	YFD	1.2	1.2	1.3	1.3
N125 - N100	BRIDGE	YFD	1.2	1.2	1.3	1.3
Challenge MAX	BRIDGE	YGR	1.0	1.0	1.1	1.1

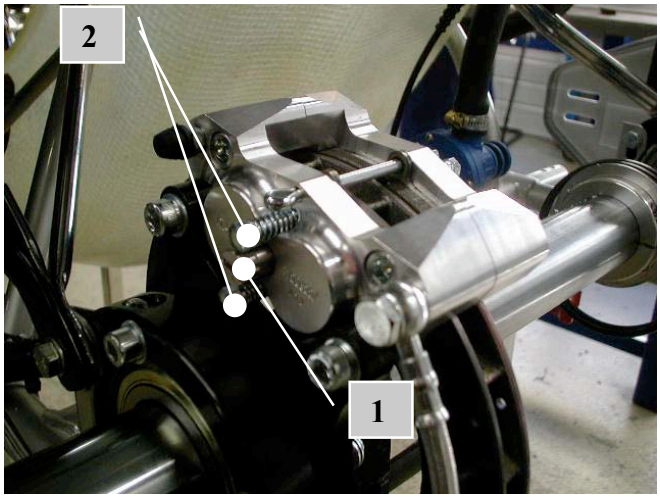
EN CAS DE PLUIE :

- **Si peu d'eau** : baisser la pression des pneus par rapport au réglage préconisé.
- **Si beaucoup d'eau** : monter la pression par rapport au réglage préconisé.

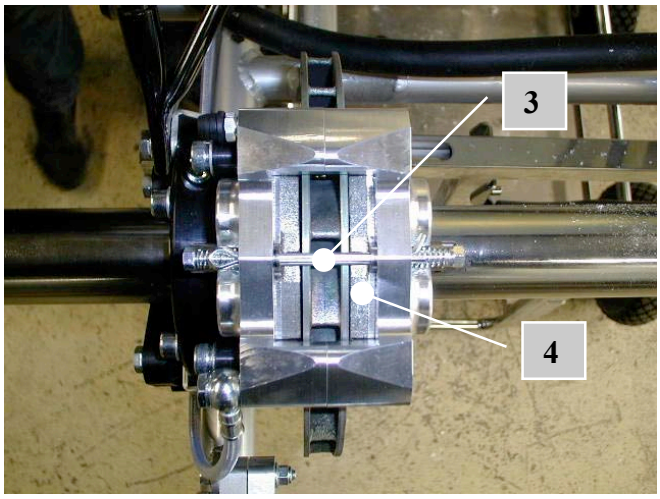
ATTENTION

- **Vérifier systématiquement l'état de vos jantes. Si l'une d'entre elles présentait une dégradation : changez là, car à haute vitesse le pneu risque de déjanter et de provoquer un accident grave.**
- **Ne jamais rouler avec les pneus usés ou endommagés, sinon à haute vitesse ils risquent d 'éclater et de provoquer un accident grave.**
- **Toujours rouler avec les pressions recommandées par le constructeur.**
- **Ne jamais gonfler un pneu au delà de 4 kg car il y a risque d'explosion de la jante.**

15- REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREINS



- Ramener les vis de réglage des pistons jusqu'en butée de retour (1).
- Retirer les 4 vis de rappel (2).
- Enlever la goupille de sécurité (3).
- Remplacer les plaquettes (4) usagées par les neuves.



- Remettre la goupille (3).
- Remonter les 4 vis avec une goutte de frein filet faible.
- Serrer la vis (1) pour amener les plaquettes en contact avec le disque. Puis desserrer d'un tour à 1tour _ maximum.

<u>REGLAGES</u> : le réglage du jeu entre le disque et la plaquette s'effectue par la vis (rep 1). Le jeu de fonctionnement entre la plaquette et le disque doit être de 1mm.

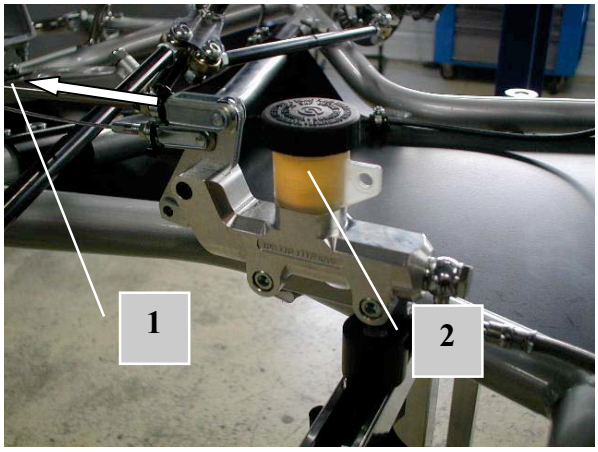
ATTENTION

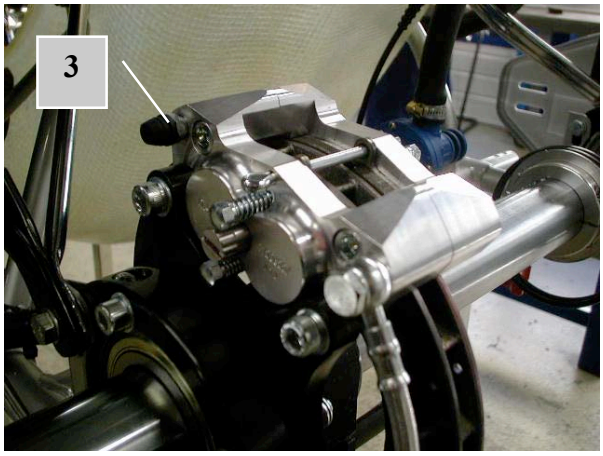
- **Le frein d'un kart est l'un des éléments majeurs de sécurité. Si jamais le système de freinage est défectueux ou que vous ayez le moindre doute ne pas mettre le kart en service.**
- **Un service de freinage non conforme peut entraîner un accident mortel.**
- **Ne jamais réparer un frein vous même – Retournez le à Sodikart**

16- PURGE DES FREINS

1- Prendre une durite d'essence et la mettre sur la vis de purge (3).
2- Maintenir la pédale de frein (1) appuyée.
3- Ouvrir la vis de purge (3).
4- L'air et le liquide de frein sortent.
5- Fermer la vis de purge (3).
6- Relâcher la pédale de frein.
7- Remplir le bocal avec le liquide de frein DOT 4 **LU842.013.**
8- Le réservoir de liquide de frein (2) doit toujours être rempli à son repère maximum.

Recommencer les opérations 3 à 8 jusqu'à ce que la pédale de frein devienne dure.





NOTE :

- **Il est impératif d'effectuer un contrôle systématiquement du système de freinage : liquide, bouchon de réservoir maître cylindre fermé, niveau de liquide, boulonnerie étrier serré, fixation des plaquettes, serrage et centrage du disque de frein, liaison mécanique entre la pédale et le maître cylindre valide.**
- **Lorsque le liquide de frein devient noir, purgez et refaites l'appoint.**

- **Nous vous conseillons de purger et de renouveler le circuit de freinage après chaque changement de plaquettes de frein. Ceci vous permettra de conserver des performances de freinage optimal.**
- **Le jeu de fonctionnement entre la plaquette et le disque doit être de 1 mm.**

ATTENTION

- **Seul le liquide de frein DOT 4 peut être utilisé.**
- **Le DOT 5 ne doit en aucun cas être employé : Il peut provoquer une dégradation des joints et entraîner une perte de freinage.**

17- NETTOYAGE CHASSIS

- Le nettoyage du châssis et des éléments, sauf étrier et disque de frein, s'effectue avec le produit nettoyant spécial kart (disponible dans le catalogue ITAKA). En effet, celui-ci nettoie, dégraisse, protège, lubrifie et chasse l'humidité des éléments en rotation (fusées, biellettes, etc.)

1. Protéger l'étrier de frein ainsi que le disque avec un chiffon sec.
2. Vaporiser l'ensemble du kart avec le produit nettoyant, laisser agir quelques secondes.
3. A l'aide d'un chiffon sec frotter fermement la tubulure du châssis ainsi que tous les autres éléments.

NOTE_:

- **Il est impératif de nettoyer son kart régulièrement; cela permet de s'assurer de son état.**
- **Le nettoyage complet du kart doit s 'effectuer après chaque sortie.**

ATTE NTION

- **Si un produit nettoyant gras est projeté sur le disque de frein ou l'étrier, le freinage sera moins efficace voir totalement nul pendant quelques tours ce qui peut donc provoquer un accident.**

18- RECAPITULATIF D'ENTRETIEN :

Boulonnerie :

- Avant chaque utilisation vérifier l'ensemble de la boulonnerie et plus particulièrement les points de contrôle :

- Vis d'axe fusée.
- Vis de rotule biellette.
- Ecrou frein de roue arrière et avant.
- Vis de moyeu de roue arrière.
- Vis platine moteur.
- Vis et boulons de baquet.

- N'hésiter pas à changer les boulons et vis qui paraissent endommagés.

Direction :

- Vérifier, avant de prendre la piste, le couple de serrage du support colonne de direction supérieur et inférieur ainsi que celui de la vis d'axe des fusées.
- S'assurer que le parallélisme n'est pas faussé (biellettes tordues ou cassées).
- Vérifier également qu'aucune fusée ne soit tordue.

Eléments de carrosserie :

- S'assurer que les éléments de carrosserie ne sont pas fissurés et ne présentent pas d'arêtes tranchantes.
- Vérifier également leurs fixations.
- Lors du remplacement d'un élément de carrosserie endommagé, toujours remonter les vis et écrous dans le sens d'origine.

Pneumatiques :

- Porter une attention particulière au montage des pneus : ils doivent être montés dans le bon sens de rotation. Pour le vérifier, il suffit de regarder sur le flanc du pneu et observer le sens de la flèche.
- Vérifier l'état de vos pneus à l'aide des témoins situés sur la bande de roulement, ceux-ci doivent être toujours visibles à l'œil. Aucun pneu ne doit présenter de déchirures ni de décollements.
- Avant chaque session contrôler les pressions des pneus.

Freinage :

- S'assurer du bon fonctionnement du système de freinage avant chaque session.
- Le liquide de frein ne doit à aucun moment être de couleur noire sinon purger et renouveler. Vérifiez également le niveau de liquide de frein qui doit être au repère maximum.
- S'assurer du bon montage des plaquettes de frein mais aussi de l'épaisseur mini qui ne doit jamais être en dessous de 6 mm. (ACIER + GARNITURE).
- Les durites de frein ne doivent présenter aucune fuite au niveau des connexions sinon les changer.

19- DEPISTAGE DES PANNES

- **Le kart ne freine pas :**

1. La pédale de frein fonctionne normalement ?
2. Le bouchon de récipient maître cylindre est-il correctement serré ?
3. Le niveau du liquide de frein est-il correct ?
4. Les durites sont-elles correctement raccordées ?
5. Les plaquettes sont-elles usagées ?
6. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?

- **Le kart freine continuellement :**

1. Le liquide de frein est-il usagé ?
2. Le disque de frein est-il correctement centré par rapport aux plaquettes ?
3. L'étrier est-il correctement serré sur son support ?
4. La pédale de frein n'est-elle pas trop serrée ?
5. Les plaquettes de frein sont-elles correctement montées ?

- **La direction est dure :**

1. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
2. La chasse est elle trop forte ?

- **La direction du kart n'est pas précise :**

1. Les roues avant sont-elles serrées ?
2. Les fusées de direction sont-elles serrées au couple de serrage requis ?
3. Les supports colonne plastique de direction sont-ils serrés au couple de serrage requis ?
4. Les biellettes sont-elles correctement montées et serrées au couple de serrage requis ?
5. Le parallélisme a-t-il été fait ?

- **Le kart tire à droite ou à gauche :**

1. Le parallélisme a-t-il été effectué ?
2. Les biellettes sont-elles correctement montées ?
3. Les 2 contre écrous de biellettes sont-ils bien serrés ?
4. Les biellettes sont elles pliées ou cassées ?
5. La circonférence des roues est elle la même ?

- **Le kart glisse énormément dans les courbes :**

1. Les pneus sont-ils usagés ?
2. Les pneus sont-ils gonflés à la pression requise constructeur ?
3. Le réglage du train arrière est-il bien approprié aux conditions de la piste ?
4. Le parallélisme est-il fait correctement ?